



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Luffartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø

Deres ref

Vår ref
24/1986-

Dato
17. desember 2024

Statsbudsjettet 2025 – tildelingsbrev til Luffartstilsynet

1. Innledning	2
2. Overordnet mål og hovedprioriteringer	2
3. Mål og prioriteringer i 2025	3
4. Andre føringer og krav	8
5. Styring og kontroll i virksomheten	10
6. Rapportering	10
7. Budsjettildeling og fullmakter	12

Vedlegg

- 1. Styringskalender 2025

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Avdeling for luftfart,
post og kjøp

Saksbehandler
Anne Marit Heiaas
22 24 81 49

1. INNLEDNING

Departementet viser til Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2024–2025) som ble behandlet av Stortinget 14. desember 2024. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler for Luftfartstilsynet i 2025.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet er forankret i budsjettproposisjonene og Stortingets behandling av disse, instruksene til Luftfartstilsynet samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen kommer frem av styringskalenderen, jf. vedlegg. Departementets styringssignaler gis alltid skriftlig.

Oppdrag i løpet av året som ikke er gitt i tildelingsbrevet, vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

2. OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER

Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, ble behandlet i Stortinget i juni 2024, jf. Innst. 439 S (2023–2024), og vil være styrende for regjeringens transportpolitikk i årene fremover. Det første året i planperioden er 2025, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.

Det overordnede målet for transportpolitikken er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050». De fem hovedmålene er videreført fra Nasjonal transportplan 2022–2033:

- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

De transportpolitiske målene har sammenheng med og bidrar til Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål med tilhørende delmål. De aktuelle bærekraftsmålene kommer frem av meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036, kapittel 4. Luftfartstilsynet bidrar til aktuelle bærekraftsmål og delmål gjennom oppfølgingen av de transportpolitiske målene.

Luftfartstilsynet bidrar også til bærekraftsmål som ikke er direkte dekket av de transportpolitiske målene, slik som arbeid for anstendig arbeidsliv og arbeidet mot sosial dumping. I egen virksomhet bør etaten følge opp bærekraftsmålene som påvirkes.

Departementet viser også til Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart — Nasjonal luftfartsstrategi*, heretter luftfartsstrategien, som gir en helhetlig gjennomgang av

regjeringens politikk med mål, virkemidler og tiltak for en bærekraftig luftfart i klima- og miljømessig, sosial, geografisk og økonomisk forstand.

3. MÅL OG PRIORITERINGER I 2025

I dette kapitlet omtales målene, styringsparameterne og styringsinformasjon som Luftfartstilsynet skal benytte for sin virksomhet i 2025. Her ligger også et nytt oppdrag knyttet til virksomhetsmål 1.

3.1 Virksomhetsmål 1

TILFREDSSTILLENDEN SIKKERHETSNIVÅ I NORSK LUFTFART	
Delmål	Styringsparameter/Styringsinformasjon
Bidra til at aktørene i norsk luftfart oppnår nasjonale flysikkerhetsmål.	<ul style="list-style-type: none"> • Status over de største risikoområdene for norsk luftfart (Key Risk Areas, KRA, og safety performance indicators, SPI) • Status på flysikkerhetsmålene i Norges flysikkerhetsprogram, og status for sentrale forløpere til ulykker. • Vurderinger av sikkerhetsnivået i de ulike kategoriene av luftfart.
Risikobasert tilsyn med aktørene	<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide risikoprofiler på hvert enkelt sertifikat (AOC/CAMO/Part-145, frittstående ATO) • Utarbeide risikoprofiler for alle lufthavnene og helikopterlandingsplasser på safetyområdet • Utarbeide risikoprofiler for alle lufthavnene på securityområdet • Utarbeide risikoprofiler av operatører i spesifikke kategorier innenfor dronesegmentet
God sikkerhetsdialog med aktørene	<p>Dialog med luftfartsaktørene gjennom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kontaktmøter • fagmøter • konferanser • Safety-promotion-tiltak gjennom kurs, samlinger, webinarer og digitale publikasjoner

3.1.1 Andre føringer og prioriteringer

Droner

Regjeringen tar sikte på å legge fram en stortingsmelding om droner og ny luftmobilitet i 2025. Meldingen skal utgjøre en helhetlig nasjonal strategi for en videre samfunnsnyttig og bærekraftig utvikling av dronevirksomheten og den nye luftmobiliteten i Norge.

Luftfartstilsynet må regne med å bistå faglig i forbindelse med utarbeidelsen av meldingen og være forberedt på oppfølging i form av oppgaver eller oppdrag etter at meldingen er lagt fram.

Oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning for besetningsmedlemmer

Luffartstilsynet skal ha særlig oppmerksomhet på organisatoriske forhold for å sikre ivaretagelse av arbeidsgiveransvaret og følge opp selskapsstrukturer med bemanningsselskap, datterselskap i flere land, bruk av «wet lease» mv. Mange sammensatte problemstillinger avdekkes gjennom tilsyn på basefasiliteter, og Luffartstilsynet skal samarbeide med andre aktuelle tilsynsmyndigheter med bl.a. samordnet og koordinert tilsynsaktivitet der det gir effekt.

Klima- og miljømessig bærekraftig luftfart

Som det kommer frem av luftfartsstrategien og Nasjonal transportplan 2025–2036, må luftfarten omstille til mer klima- og miljøvennlige løsninger for å bidra til å nå nasjonale og internasjonale klimamål. Regjeringen har en ambisjon om å fremskynde omstillingen til null- og lavutslippsluftfart og har i Nasjonal transportplan 2025–2036 prioritert 1 mrd. kr i planperioden til dette formålet.

Det er bevilget 9,2 mill. kr til Luffartstilsynet med formål å etablere Norge som testarena for null- og lavutslippsfartøy. Departementet legger til grunn at midlene benyttes til tiltakene og aktivitetene som beskrevet i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet samt etablering av en veiledningsfunksjon for næringsaktører opp mot virkemiddelapparatet som beskrevet i luftfartsstrategien. Luffartstilsynet skal rapportere på bruken av bevilgningen i tertialrapportene og årsrapporten.

Luffartstilsynet må videre være forberedt på å bidra med faglige vurderinger og oppfølging ved eventuell norsk implementering av EU-regelverket for bærekraftig drivstoff i luftfarten, RefuelEU Aviation.

ICAO vedtok på den 41. generalforsamlingen et aspirerende langsiktig klimamål for internasjonal luftfart med en ambisjon om netto nullutslipp av CO₂ i internasjonal luftfart fra 2050 (LTAG2050). Luffartstilsynet bes om å følge implementeringen av LTAG i ICAO, og følge opp rapportering mv. fra norsk side.

Sikkerhet

EU har vedtatt en grunnforordning for å bl.a. innlemme bakketjenester («ground handling») i de felleseuropeiske reglene for sivil luftfart. Når regelverket trer i kraft i Norge, skal Luffartstilsynet føre tilsyn med og godkjenne aktører etter kravene i regelverket. Tilsynet skal i 2025 starte arbeidet med å bygge opp kompetanse for å håndheve regelverket. Safetec gjennomførte høsten 2024 en studie av tilsynskapasiteten i Luffartstilsynet innenfor segmentet innlands helikoptervirksomhet. Luffartstilsynet må i 2025 være forberedt på å bistå departementet i oppfølgingen av rapporten.

Informasjonssikkerhet

Oppfølging av informasjonssikkerhet vil være et viktig tema i 2025. Markedets etterlevelse av kravene i regelverket må styrkes. I tillegg har EU vedtatt et nytt regelverk for informasjonssikkerhet, Part-IS, som trer i kraft høsten 2025. Luffartstilsynet skal i 2025

fortsette arbeidet med å bygge opp kompetanse på området. Tilsynet skal også bistå departementet i vurderingen av spørsmålet om utpeking av nasjonal myndighet etter lov om digital sikkerhet.

Sertifisering av sikkerhetspersonell (Security)

Luftfartstilsynet skal i 2025 fortsette å følge opp korreksjonsplanen for å lukke avvik fra EFTA Surveillance Authority (ESA) og ICAO, og derav sikre at sertifiseringen av sikkerhetskontrollører tilfredsstillende regelverkskrav.

Tilsynsmyndighet for romvirksomhet

Luftfartstilsynet er nasjonal tilsynsmyndighet for romvirksomhet. Tilsynsansvaret omfatter tillatelser til oppskyting av raketter fra norsk jord, og føre tilsyn med, og gjøre nyttelastvurderinger av, satellitter. Tilsynet skal i 2025 bidra til regelverksutvikling tilknyttet romaktiviteter både før og etter ikrafttredelse av ny romlov, herunder forskriftsarbeid. Dette vil omfatte utformingen av retningslinjer for slike aktiviteter. Luftfartstilsynet får også i 2025 faglig bistand fra Norsk Romsenter ved behov.

Internasjonalt arbeid

ICAO avholder generalforsamling hvert tredje år, og neste generalforsamling gjennomføres høsten 2025. Luftfartstilsynet må sette av ressurser til både forberedelse og deltakelse på generalforsamlingen.

ICAO avholder Air Service Negotiation event (ICAN) i desember 2025. Siden Norge ikke har deltatt siden 2018, mener departementet at det bør prioriteres å delta i 2025. Luftfartstilsynet må derfor være forberedt på å sette av ressurser til både forberedelse og deltakelse på konferansen.

3.1.2 Oppdrag

Oppdrag nr.	1-2025
Navn på oppdrag:	Utredning om etablering av geografiske UAS (Unmanned Aircraft Systems)-områder
Bakgrunn:	Departementet viser til Luftfartstilsynets oversendelse av konseptbeskrivelse <i>Common Information Services</i> 26. juni 2023, og Luftfartstilsynets notat av 28. februar 2024 om geografiske UAS-områder. Departementet viser videre til forordning (EU) 2019/947 artikkel 18 bokstav f, og myndighetenes ansvar for tilgjengeliggjøring av opplysninger om geografiske UAS-områder i et digitalt format.
Beskrivelse av oppdraget:	Luftfartstilsynet bes utrede en hensiktsmessig ansvarsfordeling for etablering og publisering av UAS-geografiske soner i Norge.

Ansvar for etablering av geografiske UAS-områder krever oversikt over gjeldende luftromsstruktur, og bør ligge hos luftromsmyndigheten for å sikre en samlet forvaltning av luftrommet i Norge. Dette vil bidra til å muliggjøre en mer fleksibel bruk av luftrommet og raskere tilpasning til endringer, både for fordeling av luftromsbrukere og ved behov for hurtig endring i luftromsstrukturen. Samtidig krever etableringen av geografiske UAS-områder involvering av forvalterne av de ulike typene soner/områder som kan falle inn under artikkel 15 i forordning (EU) 2019/947. Det vil videre være nødvendig med en kunngjøringstjeneste som kan motta kartdata og publisere etablerte geografiske UAS-områder i et lovpålagt og hensiktsmessig format.

Med bakgrunn i dette bes Luftfartstilsynet å:

- Utrede og tilrå en hensiktsmessig ansvarsfordeling mellom ulike aktører ved etableringen av UAS-geografiske soner, inkludert hvem som bør ha ansvar for å publisere sonene.
- Vurdere behovet for at Luftfartstilsynet tillegges en koordinatorrolle som skal sikre en enhetlig håndtering av opprettelse, endring og fjerning av luftromsstrukturer i Norge.
- Utrede hvilke områder som eventuelt skal unntas fra å publiseres som UAS-geografiske soner, av hensyn til sikkerhet eller praktiske forhold, som for eksempel militære fartøy eller andre sikkerhetskritiske soner.
- Gjennomgå eksisterende og eventuelt foreslå nye lovhjemler som kan kreve innmelding av kartdata fra forvaltere av soner/områder til en sentral kunngjøringstjeneste.

Luftfartstilsynet skal også vurdere tiltak for å motivere forvaltere av UAS-geografiske soner til å levere inn kartdata. Dette kan inkludere informasjonsarbeid og dialog med forvalterne, hvor det fremheves at innlevering av kartdata kan redusere uvitende droneflyging, samt at det kan bidra til bedre håndheving av lovverk og sikkerhet i disse sonene.

Frist og rapportering:

Rapport skal leveres i 2025.

Endelig frist fastsettes i samråd mellom Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet.

3.2 Virksomhetsmål 2

EFFEKTIVE TJENESTER TILPASSET BRUKERNES BEHOV	
Delmål	Styringsparametere/Styringsinformasjon
Effektive og digitaliserte tjenester	<ul style="list-style-type: none"> • Gjennomførte tiltak og oppnådde gevinster for Luftfartstilsynet og brukerne iht. digitaliseringsplan • Brukerundersøkelser hos aktørene og gjennomført tiltak for å følge opp undersøkelser • Saksbehandlingstid på flymedisin, sertifikater og bakgrunnssjekk

<p>God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon, tilpasset brukernes behov</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeidelse og publisering av annual safety review • Oppdatering og publisering av Norges flysikkerhetsplan (SPAS) • Prioritere prosjekter for å gjøre flysikkerhetsinformasjon tilgjengelig for aktørene i norsk luftfart
--	---

3.3 Andre mål og prioriteringer

3.3.1 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Luftfartstilsynet skal i arbeidet med samfunnssikkerhet følge opp mål, krav og prioriteringer som fremgår av «*Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren*» av 2020. Arbeidet med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart, og inngå som en integrert del av etatens virksomhet.

Luftfartstilsynet skal i tertialrapportene i 2025 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet samt fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering.

Luftfartstilsynet skal i 2025 prioritere videre arbeid knyttet til sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften, og sørge for tilstrekkelig kompetanse om sikkerhet. Videre skal Luftfartstilsynet følge opp eventuelle avvik og sårbarheter som er identifisert gjennom egne risikovurderinger, i tilsyn eller i Nasjonal sikkerhetsmyndighets årlige undersøkelse av sikkerhetstilstanden.

Luftfartstilsynet skal i 2025 bidra i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer, og å delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Luftfartstilsynet har en rolle. Forberedelser til «*Totalforsvarsåret 2026*» inngår i dette.

Luftfartstilsynet skal i 2025 bidra inn i en tversektoriell faggruppe på etats- og virksomhetsnivå ledet av Forsvaret for å utrede militære behov for transportinfrastruktur. Arbeidet vil skje etter nærmere bestilling fra departementet, og i henhold til «Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur».

Luftfartstilsynet skal konsulteres og godkjenne løsninger som foreslås i Avinors PBN transition plan for tilstrekkelig opprettholdelse av konvensjonelle navigasjonsanlegg slik at flysikkerheten ivaretas ved bortfall av GNSS-signaler.

Departementet viser til Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*, Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Meld. St. 27 (2023–2024) *Tryggare framtid – førebudd på flaum og skred* som ligger til grunn for transportsektorens arbeid med klimatilpasning. For å kunne gjøre gode beslutninger om

klimatilpasning er det viktig at Luftfartstilsynet deltar i relevante samarbeid om klimatilpasning både i transportsektoren og på tvers av sektorer. Ved relevans bes Luftfartstilsynet å delta i samarbeid om nasjonale sårbarhetsanalyser der Miljødirektoratet leder arbeidet.

4. ANDRE FØRINGER OG KRAV

4.1 Fellesføringer fra regjeringen

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2025. Fellesføringene er de samme som for 2024, med noen justeringer i fellesføring nr. 2. [Rundskrivet for 2024](#) kan derfor brukes inntil videre. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet vil tidlig i 2025 sende ut et oppdatert rundskriv. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til dette når rundskrivet foreligger.

Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk

Det er et mål med systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. Luftfartstilsynet skal følge opp dette målet. I dette arbeidet skal det tas hensyn til ivaretagelse av virksomhetens kjerneoppgaver og kostnadseffektivitet. Luftfartstilsynet skal også vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten. Luftfartstilsynet skal gjøre systematiske vurderinger av egen energibruk og ta i bruk lønnsomme energieffektive løsninger, samt øke energifleksibiliteten der dette er relevant.

Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring

Regjeringen har høye ambisjoner når det gjelder inkludering og mangfold. Statlige virksomheter skal ha en positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring. Arbeidsgiverne skal i samarbeid med de tillitsvalgte selv definere et hensiktsmessig ambisjonsnivå ut fra virksomhetens egenart og størrelse.

Luftfartstilsynet skal i årsrapporten oppgi antallet ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2025 og det totale antallet ansettelser i virksomheten i 2025. Virksomheten skal også omtale utviklingen i 2025 sett opp mot det virksomheten har rapportert for 2024.

Redusere konsulentbruken

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egen kompetanse. Luftfartstilsynet skal arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes. Luftfartstilsynet skal i årsrapporten for 2025 rapportere om konsulentbruken og oppfølgingen av fellesføringen, herunder om totalbeløp for kjøp av konsulenttjenester, hvilke tiltak som er iverksatt og konkrete resultater. Dersom det er fagområder og/eller kompetanseområder i virksomheten der konsulenter benyttes i særlig grad, skal bakgrunnen for dette omtales nærmere.

Luffartstilsynet skal som en del av rapporteringen også gi en overordnet omtale av eventuelle kjøp av konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2025 og opplyse om totalbeløp for kjøp av slike tjenester.

Dersom utgifter til kjøp av konsulenttjenester er vesentlige, bør virksomheten i note til årsregnskapet spesifisere dette nærmere. Dersom virksomheten har større kjøp av konsulenttjenester fra andre statlige leverandører, bør dette fremgå særskilt.

4.2 EØS-arbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Regjeringens EU/EØS-arbeidsprogram 2024–2025 understreker at vi fra norsk side skal drive aktiv medvirkning i de prioriterte EØS-sakene og ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen.

EU utvikler stadig mer sektorovergripende samarbeid samt kobler ulike saker, noe som gjør god samordning og informasjonsutveksling enda viktigere. Videre setter EU i økende grad klarere grenser mellom hva det betyr å være utenfor og innenfor.

Det nordiske samarbeidet er en viktig del av regjeringens europapolitikk og nordisk samarbeid øker sjansene for gjennomslag på den europeiske arenaen.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Departementet jobber kontinuerlig med å redusere etterslepet av EU-rettsakter som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen, og Luftfartstilsynet bes om å prioritere oppfølging av sine saker. Arbeidet med å få ned EØS-etterslepet er også høyt prioritert av regjeringen. Luftfartstilsynet bes om å merke seg hovedpunktene i Eldringutvalgets rapport fra april 2024 (NOU 2024: 7 *Norge og EØS: Utvikling og erfaringer*). Her understrekes bl.a. viktigheten av god EU/EØS-kompetanse og riktig gjennomføring av EØS-regelverk. Det skal legges vekt på regelkvalitet, tilgjengelighet og korrekt praktisering, og vi må følge med på rettsutviklingen i EU. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning.

Luftfartstilsynet følger regelverksprosessene i EU særlig gjennom deltakelse i EASA og Kommisjonens regelverkskomitéer og ekspertgruppe for flysikkerhet. Videre deltar Luftfartstilsynet i EASAs sentrale rådgivende organer, herunder EASA Memberstate Advisory Body, med underliggende domenespesifikke ekspertgrupper.

For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Luftfartstilsynet følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer bl.a. at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon skal departementet informeres, og få referat fra møtene. Der hvor Luftfartstilsynet deltar i EUs regelverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

4.3 Videre arbeid med langtidsplanlegging i sektoren

Som ledd i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 har Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet startet opp et arbeid med å videreutvikle langtidsplanleggingen i transportsektoren. Luftfartstilsynet må ta høyde for at det i 2025 kan komme bestillinger fra departementene knyttet til dette utviklingsarbeidet.

5. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

5.1 Risikovurderinger og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er en vesentlig del av Luftfartstilsynets interne styring og en viktig del av styringsdialogen med departementet.

Luftfartstilsynet skal gjennomføre risikovurderinger knyttet til å nå de fastsatte målene, til å oppfylle kravet om effektiv ressursbruk og til gjennomføring av budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk. Etaten må også vurdere virksomhetens evne til å håndtere endringer i risikobildet på sentrale områder, som klimaendringer og digitale trusler.

Luftfartstilsynets risikovurderinger skal ligge til grunn for rapporteringen i tertialrapportene og årsrapporten. Etatens overordnede risikovurdering skal inngå i første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport.

Virksomhetens system for risikovurderinger og bruk av dette i virksomhetsstyringen skal fremgå av årsrapporten.

Luftfartstilsynet skal i årsrapporten gi en overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, og hva som er grunnlaget for denne vurderingen. Det skal rapporteres om det er avdekket vesentlige avvik eller svakheter i etatens internkontroll, og hvilke tiltak som i så fall er iverksatt.

5.2 Lærlinger

Vi ber Luftfartstilsynet i årsrapporten for 2025 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

6. RAPPORTERING

6.1 Rapport for første tertial

I rapporten for første tertial skal Luftfartstilsynet gi en kort og overordnet vurdering av status på mål, prioriteringer og oppdrag i dette tildelingsbrevet. Rapporten skal inneholde etatens overordnede risikovurderinger, jf. kap. 5.1. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal risikoreduserende tiltak og gjenværende risiko etter tiltak omtales.

I tillegg skal etaten rapportere på områder som er spesielt nevnt for rapportering i første tertial i dette tildelingsbrevet. Rapporten skal inneholde regnskapsstatus per 30. april 2025 og prognose for forbruk for hele 2025.

6.2 Rapport for andre tertial

I rapporten for andre tertial skal Luftfartstilsynet gi en oppdatert risikovurdering med utgangspunkt i risikovurderingene fra første tertialrapport. Vurderingen skal inkludere ev. forsinkelser i oppdrag som er forutsatt gjennomført, og avvik fra andre forutsetninger og krav i dette tildelingsbrevet.

Dersom det rapporteres om avvik på føringer og krav som skal være fulgt opp i løpet av budsjettåret, skal etaten redegjøre for om det vil være mulig å følge opp som forutsatt innen utgangen av året, og hvilke tiltak som ev. må iverksettes.

I tillegg skal etaten rapportere på områder som er spesielt nevnt for rapportering i andre tertial i dette tildelingsbrevet. Rapporten skal inneholde regnskapsstatus per 31. august 2025 og prognose for forbruk for hele 2025.

6.3 Årsrapport med årsregnskap

Luftfartstilsynet skal sende departementet endelig årsrapport med årsregnskap for 2025 innen 15. mars 2026.

Årsrapporten skal gi et dekkende bilde av virksomhetens resultater og gi departementet grunnlag for å vurdere måloppnåelse og ressursbruk, jf. *Bestemmelsene om økonomistyring i staten* pkt. 1.6.1 og 2.3.3 og rundskriv R-115 *Utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap*. Vi viser også til [DFØs veiledningsnotat for årsrapporten](#).

Årsrapporten skal være i samsvar med kravene og føringene i dette tildelingsbrevet og inneholde relevant informasjon av betydning for departementets styring av Luftfartstilsynet.

Årsrapporten skal inneholde utvalgte nøkkeltall om etaten. Nøkkeltallene skal være i henhold til DFØs anbefalinger og definisjoner, og omfatter følgende:

- Antall ansatte
- Antall avtalte årsverk
- Antall utførte årsverk
- Samlet tildeling post 01–99
- Utnyttelsesgrad post 01–29
- Driftsutgifter
- Lønnsutgifter per årsverk
- Lønnsandel av driftsutgifter
- Konsulentandel av driftsutgifter

Det stilles ikke lenger krav om rapportering på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet som er gitt av Samferdselsdepartementet (KPI 1 - KPI 5).

Årsrapporten skal i tillegg inneholde et avgrenset sett nøkkeltall som gir et bilde av etatens tjenester og tjenesteproduksjon, f.eks. volumtall eller kvalitetsparametere.

Alle nøkkeltall settes opp som en tidsserie på tre år.

Departementet presiserer følgende som skal fremgå av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Luftfartstilsynet bidrar til å følge opp de transportpolitiske målene og bærekraftsmålene, jf. kap. 2.
- Vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene i kap. 3. I tillegg til styringsparameterne skal øvrig relevant og tilgjengelig informasjon benyttes.
- Status for tilstanden innen etatens ansvarsområde, herunder etatens evne til å sikre måloppnåelse på kort og lang sikt, og om etatens prioriteringer gjennom året har påvirket dette, jf. etatens risikovurderinger.
- En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll
- Oversikt over oppdrag fra departementet både pågående og avsluttede oppdrag per 31.12.2025.
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider når den er ferdig behandlet i styringsdialogen og innen 1. mai 2026. Revisjonsberetningen skal publiseres sammen med årsrapporten, eller så snart den foreligger.

6.4 Rapportering ved vesentlige hendelser og avvik

Luftfartstilsynet skal informere departementet om vesentlige avvik, hendelser eller uforutsette situasjoner i forhold til vedtatte planer eller tildelingsbrev straks etaten får kjennskap til slike og uavhengig av faste rapporteringer, med forslag om mulig korrigerende tiltak.

7. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 14. desember 2024 statsbudsjettet for 2025, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2024–2025).

7.1 Tildelinger og føringer

7.1.1 Tildelinger

For Luftfartstilsynet gjelder følgende bevilgninger:

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

<i>Post</i>	<i>Navn på posten</i>	<i>Kroner</i>
01	Driftsutgifter	317 800 000

21	Spesielle driftsutgifter	9 200 000
	Sum kap. 1313	327 000 000

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

Post	Navn på posten	Kroner
01	Gebyrinntekter	154 700 000
	Sum kap. 4313	154 700 000

Under henvisning til § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette ovennevnte bevilgninger til disposisjon for Luftfartstilsynet.

7.1.2 Forutsetninger og føringer for tildelingene

Luftfartstilsynet har ansvaret for å planlegge virksomheten i 2025 slik at målene kan nås innenfor tildelte bevilgninger, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser om økonomistyring i staten, pkt. 2.2. Etaten må tilpasse det samlede aktivitetsnivået til etatens budsjetttramme slik at det ikke pådras utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

Av bevilgningen på post 01 Driftsutgifter er det satt av 3,6 mill. kroner for å finansiere oppgaver i forbindelse med at Luftfartstilsynet har fått ansvaret for å utstede tillatelser til å skyte opp raketter fra norsk jord og føre tilsyn med og gjøre nyttelestvurderinger av satellitter.

Under kap. 1313 er det for 2025 er det opprettet en ny post 21 *Spesielle driftsutgifter*. Bevilgningen på 9,2 mill. kroner gjelder Luftfartstilsynets arbeid med null- og lavutslippsluftfart, jf. pkt. 3.1.1.

Luftfartstilsynet bes om å gjøre nødvendige forberedelser i etaten i 2025 slik at innføringsløpet for de statlige regnskapsstandardene (SRS) kan starte i 2026.

7.2 Fullmakter

Stortinget vedtok en fullmakt ved behandlingen av Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2024–2025), og departementet delegerer to fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet.

7.2.1 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Samferdselsdepartementet delegerer følgende fullmakt til Luftfartstilsynet:

Merinntektsfullmakt

"Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313, post 01	kap. 4313, post 02

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning neste år."

7.2.2 Andre fullmakter

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 20. juni 2023 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Samferdselsdepartementet videredelegerer følgende fullmakter til Luftfartstilsynet:

Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Samferdselsdepartementet delegerer til Luftfartstilsynet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2025. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Luftfartstilsynet må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1313 Luftfartstilsynet, post 01 Driftsutgifter, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Luftfartstilsynet nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2025 må Luftfartstilsynet vise at disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Ved inngåelse av nye avtaler må Luftfartstilsynet nøye vurdere de budsjettmessige konsekvensene av avtalene. Dersom det ikke er budsjettmessig dekning for en avtale, må den legges fram for Samferdselsdepartementet før den blir inngått, slik at ev. behov for bevilgninger kan bli vurdert i de ordinære budsjettprosessene.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgningen mot tilsvarende merinntekter

Samferdselsdepartementet delegerer til Luftfartstilsynet fullmakt til å overskride bevilgningen på kap. 1313 Luftfartstilsynet, post 01 Driftsutgifter, med inntil to pst. av bevilgningen mot tilsvarende merinntekter på kap. 4313 Luftfartstilsynet, post 01 Gebyrinntekter. Disse vilkårene gjelder:

- Merinntektene som blir bokført i 2025, må minst dekke overskridelsen.
- Merinntekten må være et resultat av økt aktivitet i forhold til forutsetningene i budsjettet for 2025.
- Den aktiviteten som gir inntekter, må ikke føre til et høyere aktivitetsnivå enn det som kan dekkes av utgiftsbevilgningen, dersom merinntektene faller bort.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2025 må Luftfartstilsynet vise at disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Med hilsen

Trine Speismark Lindgren (e.f.)
ekspedisjonssjef

Anne Marit Heiaas
rådgiver

Kopi:
Riksrevisjonen
Nærings- og fiskeridepartementet

Vedlegg 1 Styringskalender 2025 – Luftfartstilsynet

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none">• Etatsstyringsmøte med statsråden	21. januar
Februar	<ul style="list-style-type: none">• Forklaringer til statsregnskapet 2024• Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2025 til SD	14. februar Medio februar
Mars	<ul style="list-style-type: none">• Årsrapport for 2024 til SD	14. mars
Mars/april	<ul style="list-style-type: none">• Etatsstyringsmøte - årsrapporten for 2024• Foreløpige budsjetttrammer 2026 fra SD	1. april (i Oslo) mars/april
Mai	<ul style="list-style-type: none">• Frist for publisering årsrapport	1. mai
Juni	<ul style="list-style-type: none">• Tertialrapport 1 for 2025 til SD• Rapport om samfunnssikkerhet • Etatsstyringsmøte og strategiseminar• Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	2. juni 2. juni 11. juni (i Bodø) Medio juni
September	<ul style="list-style-type: none">• Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2026 til SD	September/oktober
Oktober	<ul style="list-style-type: none">• Regjeringen fremmer Prop. 1 (2025-2026)• Utkast til tildelingsbrev 2026 fra SD • Tertialrapport 2 for 2025 til SD• Rapport om samfunnssikkerhet• Etatsstyringsmøte	Primo oktober Medio oktober 1. oktober 1. oktober 22. oktober (i Oslo)
Desember	<ul style="list-style-type: none">• Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2027 til SD• Kontaktmøte om samfunnssikkerhet• Tildelingsbrev 2026 fra SD	Primo desember Medio desember Ultimo desember